ПРИКАЗ

по Западным жел. дор.

31 мая 1927 г.

344

Сэи.

О положении дела с происшествиями на Западных жел. дорогах за 1925/26 год.

Ниже приведены статистические данные о происшествиях за 1925/26 отчетный год. Из этих данных усматривается, что общее количество происшествий за год выразилось в цифре 721, считая в том числе 501 случай маловажных, не подлежащих учету НКПС. По сравнению с количеством происшествий за 1924/25 год (533) получается увеличение на 188 случаев или на 35 с лишним %%. Из общего числа (721) происшествий было: при движении 674 и вне движения 47, против 431 и 102 за 1924/25 год.

Таким образом, количество происшествий при движении увеличилось на 56%, а вне движения уменьшилось на 55%.

При отнесении количества происшествий при движении за отчетный год на измеритель 100000 п/к— получается 16,07, вместо 14,5 за 1924/25 г., т. е. увеличение только на 10,8%. Это об'ясняется значительным повышением пробега, составившего в 1925/26 г.— 4193640 поездо-килом. против 2973015 за 1924/25 год. Ухудшение положения с происшествиями в отчетном году против предшествующего вызвано увеличением количества мелких происшествий, не учитываемых НКПС'ом. Таких за 1925/26 г. было 464 сл. против 254 в 1924/25 г., а на измеритель 100000 п/к—11,6 против 8,54.

Распределяя происшествия по родам (Таблица № 1), получим следующее:

1. **Столкновения**—20 случаев, вместо 11 за 1924/25 г., при чем все произошли при маневрах, тогда как в предшествующем году было: 1 случай столкновения поездов и 10 при маневрах. Таким образом, количе-

Типо-Лит. Правл. Западн. ж. д. 1927 г. (1100)—1167.

ство столкновений при маневрах в 1925 26 г. увеличилось вдвое. Причины, вызвавшие этого рода происшествия следующие:

а) неправильное производство маневров .	12 сл.
б) неправильное распоряж. станц. агентов .	2 „
в) выход за указатель	1 „
г) неправильное положение стрелки . .	1 „
д) невнимательность и проч. нарушение инстр.	4 „
Итого . .	20 сл.

Все эти 20-ть случаев столкновений произошли по вине жел. дор. агентов. из чего следует, что при внимательном и добросовестном отношении лиц, причастных к движению поездов, к прямым своим служебным обязанностям, ни один из указанных случаев не должен был иметь места.

2. Сходы—169 случаев,—против 95 за 1924 25 г. Из них 9 случаев сходов поездов и 160 при маневрах.

По причинам они распределяются так:

1) Непосредственная вина агентов:	
а) взрез стрелок	45 сл.
б) неправильное положение и перевод стрелок	18 „
в) неправильное и неосторожное производство маневров	20 „
г) недосмотр за состоянием пути . .	5 „
д) неправильные действия станционных агентов	7 „
е) перевод стрелок под движущимся составом	2 „
ж) прочие	14 „
2) Неисправность пути и путевых устройств	10 „
3) „ подвижного состава .	8 „
4) Снежные заносы	23 „
5) Злой умысел	1 „
6) По вине посторон. лиц	2 „
7) Прочие	2 „
8) Невыяснено	12 „
Итого . .	169 сл.

3) **Разрывы и саморасцепы**—134 случая,—против 90 за 1924/25 г. Из них: разрывов поездов в пути и на станциях 42 и при маневрах 92 сл.

По сравнению с предшествующим годом получается увеличение на 44 случая или почти на 49%.

Причины, вызвавшие, разрывы следующие:

1) Непосредственная вина агентов дороги:

а) неосторожное и невнимательное производство маневров	41 сл.
б) неплавное трогание с места, ведение, осаживание и остановка поезда и подвижного состава при маневрах	33 „
2) неудовлетворительная проверка, недоброкачественность металла, плена	24 „
3) старая трещина и надлом	12 „
4) изношенность частей паровоза	5 „
5) снежные заносы	5 „
6) прочие	10 „
7) невыяснено	4 „
Итого	134 сл.

4. **Наезды поездов**—70 случаев, против 42 за 1924/25 г., т. е. увеличение на 28 случаев или на 66 слишком %.

Наезды распределяются так:

а) На дрезины, вагонетки и другие движущ. единицы	5 сл.
б) На подводы	7 „
в) На крупных животных	45 „
г) На препятствия: злоумышленные	8 „
случайные	1 „
д) Прочие	4 „
Итого	70 сл.

По всем наездам на крупных животных установлена виновность владельцев их, оставлявших скот без всякого присмотра. По остальным случаям наездов, кроме злоумышленных, отмечена непосредственная и косвенная вина агентов дороги в 7 случаях.

Увеличение из года в год количества наездов доказывает, что и в этом отношении у нас не все благополучно. Анализом наездов выявлено, что главнейшими причинами их, кроме случаев наездов на скот и на злоумышленные препятствия, являлись: нарушение основных правил движения поездов и самодвижущихся единиц, неправильное пользование дрезинами и вагончиками, неограждения их сигналами, недостаточная бдительность со стороны паровозных бригад, а также агентов пути, распоряжающихся и управляющих дрезинами и вагончиками.

Начальникам Отделов Пути и Тяги необходимо принять энергичные меры к совершенному прекращению наездов, путем усиления бдительности подлежащих агентов, наблюдения за точным выполнением ими действующих правил и инструкции, надлежащей охраны переездов и проч.

5. Пожары в поездах. 6 случаев, против 4 в предшествующем году. Тоже увеличение на 2 случая или на 50%. Из них было: 4 случая в пассажирских и 2 в товарных поездах. Причины следующие: искры с паровоза, чрезмерное накаливание печей в вагонах и один случай невнимательной погрузки в вагон самовозгорающегося груза (подмоченная известь).

Вина агентов дороги отмечена в 4-х случаях.

6. Порча паровозов с требованием вспомогат. паровозов 19 случаев против 15 за 1924/25 г. Увеличение на 4 случая или на 26 с лишним %.

По причинам эти происшествия распределяются:

1) Непосредственная вина агентов дороги: (Недосмотр и плохой уход за паровозом)	10
2) Недоброкачественность материала	6
3) Прочие	3
Итого	19

7. Остановка поездов—175 случаев, против 116 за 1924-25 г. Главнейшие причины, вызвавшие эти остановки, такие:

В зависимости от паровозов:

а) Незначительная неисправность и порча частей паровоза . . . . 26 сл.
б) Недостаток пара и воды . . . . 24 „
в) малосильность паровозов . . . . 14 „
г) Буксование паровозов . . . . 10 „
д) Течь дымогарных труб . . . . 3 „
е) горение подшипника . . . . 1 „
ж) неправильное управление паровозами . 2 „

Итого . 80 „

В зависимости от вагонов:

а) Самозаторможение вагонов . . . 11 сл.
б) горение букс . . . . . . 9 „
в) незначит. неисправность и порча вагонов 5 „

Итого . 25 сл.

Снежные заносы, встреч. и боковой ветер . 18 сл.
Для предупреждения наездов на людей, скот и проч. . . . . 9 „
По сигналам с пути и поезда . . . 8 „
Превышение веса состава . . . . 7 „
Неготовность маршрута и неправильное полож. стрелок . . . . 7 „
Прочие—куда входят: наезды на случайные препятствия, вскакивание и соскакивание на ходу поезда людей, выпадение из вагонов груза, неясность сигналов и т. д. . . . . . 21 „

Итого . 175 сл.

Вина железнодорожных агентов в остановках поездов отмечена в 98 случаях.

8) **Прочие**—72 случая против 51 за 1924/25 г. В эту группу происшествий входят:

а) незначительная порча и повреждение подвижного состава и других движущихся единиц в пути и при маневрах. . . . . 27 сл.

	б) взрез и повреждение стрелок	26 „
	в) поломка ворот	5 „
	г) излом осей и бандажей	3 „
	д) наезды поездов на мелкий скот	3 „
	е) угон ветром и уход со станции вагонов	2 „
	ж) повреждение упоров	2 „
	з) наезд автодрезины на паровоз	1 „
	и) отправление поезда без хвоста	1 „
и	к) прочие	2 „
		72 сл.

Непосредственная и косвенная вина железнодорожных агентов по этому роду происшествий отмечена в 56 случаях.

9) Предупрежденные случаи—9 против 7 за 1924 25 г. Эти происшествия по причинам распределяются так:

	а) проезд закрытых семафоров	4 сл.
и	б) прием и отправление поездов на занятый или несоответствующий путь	5 „
		9 сл.

Все 9 случаев произошли по вине агентов дороги, выразившейся в нарушении действующих Инструкций, Правил и Положений, как-то: неправильная установка стрелок, неподготовка маршрута, несвоевременное принятие мер к остановке поезда и т. д.

Происшествия вне движения—47 случ. против 102 за предшествующий год, из них: пожары—35 сл., включая сюда и 8 случаев пожаров на предприятиях лесных заготовок, злоумышленная порча пути 2 случ., хищения, грабежи 5 случ. и прочие злоумышленное повреждение предупредительного диска, повреждение моста во время половодья, порча дизеля на электр. станции и т. д. 5 случаев.

Рассматривая причины, вызвавшие происшествия в отчетном году (см. таблипу № 2), приходится констатировать, что большинство их произошло по вине агентов дороги и в этом отношении наблюдается даже не-

которое ухудшение в сравнении с прошлым отчетным годом: в то время, как в 1924/25 году их было 51% от общего количества происшествий, в 1925/26 году они уже составляют 57%. При этом самые крупные по своим последствиям, как в отношении материальных убытков, так и человеческих жертв,—относятся именно к этой категории происшествий и вызваны исключительно грубым нарушением основных правил движения поездов.

Наиболее крупными и характерными являются следующие случаи:

1) столкновение прибывшего поезда с подвижным составом при перестановке этого поезда с одного пути на другой—4 марта 1926 г. на ст. Сновская. От столкновения возник пожар груженых спичками вагонов. Материальный убыток составляет 8681 р. 60 коп.;

2) наезд автомашины Правления дороги на маневрировавший подвижной состав на ст. Василевичи 5 июня 1926 года.

От наезда тяжело пострадал шофер Дрозд, управлявший автомашиной, и старший кондуктор Михальков, сопровождавший ее в качестве главного кондуктора. Материальный убыток 5496 р. 36 к.;

3) столкновение подвижного состава при производстве маневров на ст. Климовичи 24 февраля 1924 года. Убыток 2591 р. 77 к.;

4) наезд п. № 21 на моторную дрезину на перегоне Осиповичи—Ясень 2 сентября 1926 г., на которой следовали ПЧП Туркатенко и ПС Нус под управлением шофера Жуховцева.

При наезде убит ПС Нус и повреждена дрезина.

Происшествия по вине агентов дороги распределяются между Отделами дороги следующим образом:

По Отд. Экспл.	было в 25/26 г.—169 сл.,	в 24/25 г.—129.
„ „ Тяги	„ „ „ —204	„ „ „ „—133.
„ „ Пути	„ „ „ — 32	„ „ „ „— 50.
„ проч. Отдел.	„ „ „ — 4	„ „ „ „— 7.
Итого. . .	409.	319.

В процентном отношении получается некоторое увеличение количества таких происшествий: по Отделу Эксплоатации с 40% до 41%, а по Отделу Тяги—с 41% до 50%.

Наиболее неблагополучным является—2-ое Отделение Эксплоатации, где было 82 случая, что составляет 49% от общего количества по всему Отделу Эксплоатации. К этой категории происшествий относятся, главным образом, сходы паровозов и подвижного состава при маневрах.

По Отделу Тяги наибольшее количество происшествий, вызванных виной агентов этого отдела, было на 5-м уч.—61 сл., 3-м уч. 60 сл. и 4-м уч.—44 сл., т. е. на 5 и 3 уч. по 30% и на 4-м уч. 22% от общего количества по всему Отделу Тяги. К этой категории происшествий относятся, главным образом, разрывы поездов на перегонах и станциях, обрывы сцепных приборов при маневрах и остановки поездов вследствие порчи паровозов и неисправности подвижного состава.

По Отделу Пути наибольшее количество происшествий по вине его агентов было на 9-м участке—10 случаев и на 2-м участке—6 случаев, т. е. на первом из них—31% и втором—19% от общего количества по всему Отделу Пути.

Взысканий на агентов, непосредственно виновных в происшествиях, и в связи с ними, наложено в течение отчетного года 920, из них: предано суду 1, уволено 14, об'явлено: выговоров с предупреждением об увольнении 98, выговоров 397 и замечаний 410.

Материальный убыток по всем происшествиям за 1925/26 отчетный год по имеющимся ко дню составления настоящего отчета данным выражается в сумме 34307 р. против 25531 р. за предшествующий 1924/1925 г. и 36346 руб. за 1923/24 год.

Большая часть убытка, а именно 29036 руб. или 85%, падает на происшествия по вине агентов дороги. Повышение суммы убытков против предшествующего года вызвано, главным образом, указанными выше тремя происшествияии, имевшими место на ст. Сновская, Ва-

силевичи и Климовичи. На измеритель же 100000 поездо-километров убыток составляет:

в 1925/26 году—818 руб., а
в 1924/25 году—859 руб.,

следовательно, на этот измеритель имеется понижение на 4,8%.

Несчастных случаев с людьми за отчетный 1925/26 г. было всего 785 против 515 за 1924/25 г.

Из них: при движении было 116 случаев против 79 в 1924/25 г. и вне движения было 669 случаев против 436 в 1924/25 г.

Смертельных случаев было всего 50 против 33 в предшествующем году, из них:

при движении—29 против 16, и
вне движения—21 „ 17.

Из числа 116 случаев при движении 13 случаев являются последствием происшествий с поездами (сходов, столкновений и пр.), при чем 3 случая было смертельных и 3 тяжелых.

Остальные 103 случая произошли:

1) при производстве маневров . . . . . 33 сл.
2) при вскакивании на поезд и соскакивания с него во время движения . . . . . . 23 сл.
3) настигнуты поездами или подвижным составом . . . . 21 чел.
4) упало с поездов по собственной вине . 7 чел.
5) бросилось под поезд с целью самоубийства . . . . 7 чел.
6) при других обстоятельствах . . . . . 12 чел.

По сравнению с предшествующим годом увеличилось не только абсолютное число несчастных случаев при движении, но и количество, приходящееся на измеритель 100000 поездо-килом., а именно с 2,66 до 2,77, т. е. на 4,1%.

Что же касается несчастных случаев с людьми вне движения, то таковые произошли:

1) на территории мастерских. (главных и участков). . . . . 244 сл.—36,5%
2) при нагрузке и выгрузке . . . . . 81 сл.—12,1%

3) при строительных работах . . . . 32 сл.— 4,8%
4) при прочих работах вне движения. 271 сл.—40,5%
и 5) прочие случаи . . . . 41 сл.— 6,1%

На основании вышеизложенного следует притти к заключению, что хотя количество более серьезных, учитываемых НКПС'м происшествий, на измеритель 100000 поездо-километров в отчетном году и несколько уменьшилось, все же общее количество их чрезмерно велико. Число же мелких, не учитываемых НКПС'м, происшествий увеличилось почти на 30%. Таким образом, положение с происшествиями в 1925/26 году нельзя признать удовлетворительным и поэтому настоятельно необходимо принять решительные меры к изменению этого положения в сторону улучшения.

Особенно печальным является то обстоятельство, что количество происшествий по вине жел.-дор. агентов в отчетном году не только не уменьшилось, но, наоборот, в сравнении с предшествующим годом, даже увеличилось. Анализ этого рода происшествий показывает, что они вызваны не забывчивостью или незнанием агентами дороги каких-либо правил и инструкций, или неполнотой последних, а просто недостаточно сознательным выполнением своих служебных обязанностей и халатным отношением к делу. Такое большое количество происшествий на дорогах свидетельствует и о том, что со стороны старшей линейной администрации не было проявлено необходимой активности в борьбе с ними.

В течение 3-х слишком лет уже ведется упорная борьба с происшествиями на жел.-дорожном транспорте. Как центром, так и Правлением дорог преподан целый ряд мероприятий, направленных к снижению количества их, и в частности приказом по дорогам № 1729 (Бюллетень № 159) при опубликовании отчетных данных по происшествиям за 1924/1925 операционный год даны подробные указания по этому вопросу.

Подтверждая эти указания, вновь призываю всех работников дороги к более решительной и настойчивой борьбе с происшествиями, приносящими крупный мате-

риальный ущерб дороге и часто сопровождающимися человеческими жертвами.

Технические руководители должны проявить особую энергию и активность в борьбе с происшествиями и приложить свои знания и опыт, чтобы добиться снижения числа происшествий до минимума, не забывая, при этом, что полный успех может быть достигнут лишь при условии вовлечения самих служащих в борьбу с происшествиями, путем обсуждения вопросов о них на общих собраниях служащих и производственных совещаниях.

Настояший приказ относится к начальникам технических отделов и линейной администрации этих отделов.

Ч *Вл. Сивков.*

За ЧПТ *В. Иванов.*

Д—1 *Грабовский.*

ТАБЛИ

Общее количество происшествий по родам в абсо
метров за 1925/26 отчетный год

№№ по порядку.	Род происшествий.	1925 1-й квартал Абсолютн. число	1-й квартал На измерит.	2-й квартал Абсолютн. число	2-й квартал На измерит.
	А. При движении.				
1	Столкновения поездов и одиночных паровозов	—	—	—	—
2	Столкновения паровозов и подвижного состава при маневрах	3	0,32	9	0,96
3	Сходы поездов и одиночных паровозов	3	0,32	3	0,32
4	Сходы паровозов и подвижного состава при маневрах	51	5,43	36	3,83
5	Наезды на подводы, крупный скот, дрезины, злоумышленные препятствия и пр.	9	0,96	7	0,75
6	Разрывы поездов	11	1,17	11	1,17
7	Разрывы при маневрах	18	1,92	28	2,98
8	Пожары в поездах	—	—	3	0,32
9	Остановки поездов по разным причинам	55	5,85	33	3,51
10	Прочие происшествия	25	2,66	18	1,92
11	Предупрежденные случаи	4	0,43	2	0,21
	Итого при движении	**179**	**19,04**	**150**	**15,97**
	Б. Вне движения.				
12	Пожары	8	—	8	—
13	Прочие	3	—	3	—
	Итого вне движения	**11**	—	**11**	—
	ВСЕГО	**190**	—	**161**	—

Верно: Консультант Бюро

ЦА № 1.

лютных числах и на измеритель 100.000 поездо-кило-
и сравнение в % с 1924/25 г.

1926 год.						Всего за 1924/25 г.		Сравнение 1925/26 г. с 1924/25 г.	
3-й квартал.		4-й квартал.		Всего за год.		Абсолютное число.	На измеритель.	Абсолютн.	На изм.
Абсолютн. число.	На измерит.	Абсолютн. число.	На измерит	Абсолютн. число.	На измерит.			Увеличен. + Уменьшен. —	
—	—	—	—	—	—	1	0,03	+	+
4	0,38	4	0,31	20	0,48	10	0,34	+100%	+41%
—	—	3	0,23	9	0,21	7	0,24	+29%	−13%
31	2,97	42	3,27	160	3,82	88	2,96	+82%	+29%
19	1,82	35	2,73	70	1,67	42	1,41	+67%	+18%
10	0,96	10	0,78	42	1,00	51	1,72	−18%	−42%
24	2,30	22	1,71	92	2,19	39	1,31	+136%	+67%
1	0,10	2	0,16	6	0,14	4	0,13	+50%	+ 8%
38	3,64	68	5,29	194	4,63	131	4,41	+48%	+ 5%
15	1,44	14	1,09	72	1,72	51	1,72	+41%	0
2	0,19	1	0,08	9	0,21	7	0,23	+29%	− 9%
144	13,81	201	15,65	674	16,07	431	14,50	+56%	+11%
11	—	8	—	35	—	73	—	−52%	
5	—	1	—	12	—	29	—	−59%	
16	—	9	—	47	—	102	—	−54%	
160	—	210	—	721	—	533	—	+35%	

Происшествий *Конопелько.*

ТАБЛИ

Общее количество происшествий за 1925/26 г.

№№ по порядку.	Наименование кварталов. / Причины, вызвавшие происшествия.	1-й квартал. Число происшествий.	1-й квартал. % % отношение к общему числу.	2-й квартал. Число происшествий.	2-й квартал. % % отношение к общему числу.
1	Вина железнодорожных агентов .	100	52,7	102	63,3
2	Неисправность подвижного состава	20	10,5	19	11,8
3	Неисправность пути и путевых оборудований	4	2,1	1	0,6
4	Злой умысел	3	1,6	3	1,9
5	Случайные, стихийные и от разных причин, независящих от агентов дороги . . .	35	18,4	27	16,8
6	По вине посторонних лиц и ведомств	18	9,5	4	2,5
7	Невыясненные	10	5,2	5	3,1
	ИТОГО . .	190	100	161	100

Верно: Консультант Бюро

ЦА № 2.

с распределением по причинам, вызвавшим их.

3-й квартал. Число происшествий	3-й квартал. % % отношение к общему числу.	4-й квартал. Число происшествий.	4-й квартал. % % отношение к общему числу.	Всего за 1925/26 г.	% % отношение к общему числу.	Количество происшествий за 1924/25 год.	% % отношение к общему числу.
92	57,5	115	54,8	409	56,7	266	49,9
21	13,1	19	9,1	79	11,0	74	13,9
4	2,5	2	0,9	11	1,5		
3	1,9	8	3,8	17	2,4	41	7,7
6	3,8	25	11,9	93	12,9	108	20,3
21	13,1	26	12,4	69	9,6	6	1,1
13	8,1	15	7,1	43	5,9	38	7,1
160	100	210	100	721	100	533	100

Происшествий *Коногелько.*

ТАБЛИ

Отмеченные случаи по вине железнодорожных агентов Тяги и Пути

№№ по порядку.	Наименование происшествий / Наименование отделов и участков.	Сходы поездов и одиночных паровозов в пути.	Сходы паровозов и подвижного состава при маневрах.	Столкновение поездов и одиночных паровозов в пути	Столкновение подвижного состава при маневрах.	Обрывы и саморасцепы.
1	1-е Отд. Отдела Движ.	—	21	—	1	—
2	2-е „ „ „	—	34	—	8	3
3	3-е „ „ „	1	29	—	7	1
4	1-й уч. Отд. Тяги .	—	6	—	1	5
5	2-й „ „ „ .	—	—	—	1	6
6	3-й „ „ „ .	1	5	—	1	33
7	4-й „ „ „ .	—	1	—	—	15
8	5 й „ „ „ .	—	4	—	1	17
9	1-й уч. Отд. Пути .	—	1	—	—	—
10	2-й „ „ „ .	—	1	—	—	—
11	3-й „ „ „ .	—	1	—	—	—
12	4-й „ „ „ .	—	1	—	—	—
13	5-й „ „ „ .	—	1	—	—	—
14	6-й „ „ „ .	—	—	—	—	—
15	7-й „ „ „ .	—	—	—	—	—
16	8-й „ „ „ .	—	2	—	—	—
17	9-й „ „ „ .	3	3	—	—	—
18	10-й „ „ „ .	—	1	—	—	—
19	По вине агентов др. сл.	—	1	—	—	—
	А ВСЕГО. .	5	112	—	20	80

Верно: Консультант Бюро

ЦА № 3.

по отделениям Отдела Движения и участкам Отдела за 1925/26 г.

Наруш. правил технич. эксплоатац.: Ошибочное отправление и прием поезда.	Наруш. правил технич. эксплоатац.: Проезд станции.	Наруш. правил технич. эксплоатац.: В'езд при закрытом семафоре.	Наезды на дрезины, скот и проч.	Пожары: В поездах.	Пожары: Вне поездов.	Порча паровозов.	Прочие.	Итого.	За 1924/25 год.
1	—	—	—	2	1	—	14	40	27
2	—	—	1	—	1	—	33	82	49
2	—	—	1	—	—	—	6	47	21
							Итого	169	97
—	—	—	—	1	—	3	10	26	23
—	—	—	—	—	1	—	5	13	16
—	—	3	—	1	—	2	14	60	36
—	—	1	—	—	—	2	25	44	19
	—	—	—	—	—	3	36	61	37
							Итого	201	131
—	—	—	2	—	—	—	1	4	1
—	—	—	1	—	—	—	4	6	6
—	—	—	—	—	1	—	—	2	2
—	—	—	—	—	1	—	1	3	1
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	1	—	—	—	1	4	3
—	—	—	—	—	1	—	3	10	2
—	—	—	1	—	—	—	—	2	4
							Итого	32	24
—	—	—	—	—	1	—	2	4	14
5	—	4	7	4	7	10	155	409	266

происшествий *Конопелько.*